

## РЕЗОЛЮЦИЯ

VIII Научно-технической конференции

**«Отечественные тормозные системы: вчера, сегодня, завтра».**

К 95- летию ОАО МТЗ ТРАНСМАШ и Отечественного тормозостроения,  
130- летию со дня рождения И.К. Матросова, 85- летию со дня рождения  
В.Г.Иноземцева.

27 октября 2016 года

г. Москва

Место проведения: г. Москва, ул. Лесная, д.28 ОАО МТЗ ТРАНСМАШ

VIII Научно-техническая конференция «Отечественные тормозные системы: вчера, сегодня, завтра» организована Ассоциацией производителей и потребителей тормозного оборудования для подвижного состава железнодорожного транспорта «АСТО», ОАО МТЗ ТРАНСМАШ при поддержке ОАО «Российские железные дороги», Некоммерческого партнерства «Объединение производителей железнодорожной техники».

Целью конференции являлось обсуждение тенденций и перспектив развития тормозных систем и приборов для подвижного состава, научных исследований в этой области, повышения надежности и качества изготовления на тормозостроительных предприятиях, проблем эксплуатации, обслуживания и ремонта тормозного оборудования.

В ходе конференции рассмотрены следующие темы:

- тормозные приборы для инновационного подвижного состава, новые технические решения, конструкции, материалы с улучшенными характеристиками;
- современные технологии проектирования;
- научные исследования пневматических и динамических процессов в поездах;
- кадровый потенциал конструкторов, исследователей; связи с НИИ и ВУЗами

страны, подготовка квалифицированных кадров для эксплуатационных и ремонтных предприятий;

- управление тормозами в тяжеловесных и длинносоставных поездах;
- применение новых технологий в производстве тормозных приборов;
- проблемы в разработках учебной и справочной литературы по тормозам;
- IRIS на предприятиях тормозостроения, мониторинг и RAMS- исследования тормозных приборов в эксплуатации, управление качеством выпуска и ремонта продукции;
- технические регламенты, оценка соответствия инновационного тормозного оборудования требованиям безопасности;
- своевременное обновление действующих правил и нормативных документов - залог повышения технологической дисциплины;
- идентификация комплектующего оборудования транспортных средств - основа борьбы с контрафактом; управление закупками запасных частей и комплектующих изделий;
- информационные системы в расследовании случаев отказов и отклонений тормозного оборудования в эксплуатации;
- организация сервисного обслуживания тормозного оборудования, обеспечение центров и предприятий ремонтной документацией, система договорных отношений изготовителей и потребителей (эксплуатантов).

В работе конференции и в обсуждении вопросов приняли участие ведущие конструкторы тормозных систем и оборудования, ученые и специалисты, руководители компаний инфраструктуры ОАО «РЖД», собственников и операторов подвижного состава, ремонтных и эксплуатационных предприятий, некоммерческих партнерств «Объединение производителей железнодорожной техники», «Объединение вагоностроителей», Ассоциации «АСТО», проектно-конструкторских бюро.

Конференция проходила в режиме пленарного заседания.

Участники конференции ознакомились с производственными участками и продукцией ОАО МТЗ ТРАНСМАШ, экспозициями музея, деятельностью и биографиями И.К.Матросова, Ф.П.Казанцева, В.Г.Иноземцева, других видных людей завода.

Информационная поддержка осуществлялась редакциями газеты «Гудок», «Евразия-Вести», журналов «Железнодорожный транспорт», «Локомотивы», «Вагоны и вагонное хозяйство».

**Участники Научно-технической конференции отмечают:**

-95- летие ОАО МТЗ ТРАНСМАШ и Отечественного тормозостроения, юбилейные даты памяти выдающихся изобретателя тормозов Ивана Константиновича Матросова и соотечественника ученого, члена-корреспондента Российской академии наук Иноземцева Владимира Григорьевича - важнейшие события в жизни нашего общества, а их вклад в становление и развитие железнодорожного тормозостроения является историческим достоянием России.

- Современная научно - техническая и инженерная база тормозостроения достойна своих предшественников и конкурентна на мировых рынках. Потенциал и технические возможности имеют все основания создавать системы нового поколения на очередном этапе развития тяжеловесного, скоростного и высокоскоростного движения, наукоемкие, качественно новые по уровню обслуживания и решения задач логистики железнодорожного транспорта.

- Международные стандарты качества и менеджмента бизнеса, многочисленные инструменты технического регулирования активно внедряются в практику железнодорожной промышленности и являются определяющими в обеспечении эффективности, надежности, безопасности функционирования технических средств.

Вместе с тем, участники конференции отмечают недостаточный уровень связей производства и эксплуатации подвижного состава, особенно грузовых и пассажирских вагонов, их комплектующих, что не устраняет барьеры для выполнения аналитических мероприятий, принятия мер по совершенствованию конструкций и технологий обслуживания техники. На ремонтных предприятиях все еще используются не рекомендуемые техническими условиями и конструкторской документацией запасные части, материалы, средства контроля и диагностики; это снижает надежность подвижного состава и уменьшает продолжительность межремонтных пробегов, значительно удорожает стоимость жизненных циклов, создает угрозу безопасности движения.

Использование в конструкциях локомотивов, вагонов комплектующих с различными сроками межремонтных пробегов при существующей системе планового ремонта также негативно отражается на экономике содержания подвижного состава.

В результате заслушанных в ходе научно-технической конференции докладов, выступлений, предложений и их обсуждений

**участники конференции рекомендуют:**

1. Конструкторским коллективам и специалистам локомотиво - и вагоностроительных предприятий, компаний операторов и владельцев подвижного состава, предприятий тормозостроения и производства другого комплектующего оборудования повысить уровень взаимодействия при заказе и разработке инновационного подвижного состава. Считать одной из главных задач значительное сокращение материальных затрат и времени на создание новых продуктов машиностроения.

С этой целью образовывать проектные офисы, советы главных конструкторов, согласовывать и координировать графики совместных разработок, изготовления и поставки комплектующих на сборочное производство.

2. Конструкторам тормозных систем и оборудования проявлять большую активность и настойчивость во внедрении новых продуктов предъявляя в качестве аргументов глубокие технико - экономические обоснования, результаты испытаний, верификации соответствия и процедуры сертификации. Непременным условием должно являться участие конструкторов и на стадии разработок и реализации в программах развития железнодорожного транспорта, устранение барьерных мест, повышение эффективности работы транспортных средств и полигонов обслуживания.

3. Транспортной науке сосредоточить большее внимание на фундаментальных и прикладных исследованиях в области тормозов, взаимодействия пар трения при различных условиях эксплуатации; результаты вместе с производителями тормозов использовать для повышения управляемости тяговых средств, автоматизации этих процессов, снижения затрат и нагрузок на обслуживающий персонал.

4. Транспортным ВУЗам, НИИ, тормозостроительным предприятиям расширить практику совместных разработок учебных пособий, справочников, плакатов, буклетов по конструкциям, ремонту и обслуживанию тормозных приборов, используя на эти цели электронные каталоги выпускаемой продукции, научные проработки и исследования.

Считать полезным создание электронной библиотеки в области тормозов для свободного доступа к ней заинтересованных пользователей.

Минтрансу России, ОАО «РЖД» оказывать содействие в заказе и финансировании этой работы на основе принятия специализированных программ.

5. ОАО «РЖД», АО НИИАС, предприятиям по ремонту и эксплуатации подвижного состава ускорить реализацию задачи, сформулированной в Положении о системе управления качеством ОАО «РЖД», в части создания и управления документированной информацией, необходимой для планирования и функционирования СМК, доступности данных на объектах мониторинга, анализа и управления надежностью, рисками и стоимостью жизненного цикла транспортных средств в комплексе исследований RAMS, LCC международного стандарта IRIS.

6. Предприятиям вагоностроительных и вагоноремонтных компаний, эксплуатационным депо ОАО «РЖД», сервисным центрам по обслуживанию подвижного состава различных форм собственности содействовать специалистам тормозостроительных предприятий Ассоциации «АСТО» в мониторинге своей продукции, предоставляя систематизированную учетную информацию для осуществления RAMS- исследований, совместного определения и осуществления мер согласно СМК и стандарту IRIS.

7. Предприятиям, специалистам ОАО «РЖД», участвующим в оперативном расследовании отказов и несоответствия рабочих характеристик тормозных приборов обеспечить достоверность определения причин и отнесения за предприятиями по критериям ответственности. С этой целью поддержать предложение об увеличении временного норматива расследования до 10-ти суток с уточнением информации в системах КАС АНТ и АИС.

8. На всех объектах ремонта и эксплуатации подвижного состава исключить предпосылки и условия применения контрафактных запасных частей и материалов в тормозных системах, рассматривая каждый факт как сознательное покушение на безопасность движения поездов.

9. Минпромторгу России, АНО ИПЕМ при разработке перспективных планов развития железнодорожного подвижного состава и комплектующих изделий, импортозамещения учитывать высокий уровень и потенциал отечественного тормозостроения для решения задач создания современной инновационной техники и определения мер по государственной поддержке.

10. Ассоциации «АСТО», структурным подразделениям и предприятиям ОАО «РЖД» активизировать взаимодействие в рамках стратегического партнерства, достигнутого Соглашением от 9 сентября 2004 года № 519 для реализации целей и задач, отмеченных в ходе научно-технической конференции.